

# **LAZER, POR QUE NÃO? PRÁTICAS ESPACIAIS DE APROPRIAÇÃO DO URBANO**

**RIZIA MENDES MARES<sup>1</sup>**  
[rizziamendesmares@gmail.com](mailto:rizziamendesmares@gmail.com)

Universidade Estadual Paulista  
Campus de Presidente Prudente – Faculdade de Ciências e Tecnologia  
Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Geografia  
Bolsista CNPq

## RESUMO:

O presente texto propõe um debate sobre as dinâmicas urbanas nas cidades atuais, apresentando como foco central destas a mobilidade e acessibilidade, elementos importantes na análise das práticas espaciais e relações sociais, visto que, no capitalismo contemporâneo, tanto a mobilidade como a acessibilidade são fatores condicionantes ou condicionadores das interações espaciais. Assim, as proposições aqui levantadas aludem às contradições que se verificam no processo de produção dos espaços de lazer em Vitória da Conquista/Bahia, pois, analisando a forma desigual em que é pensada a acessibilidade a tais espaços, entendemos que as condições que lhes permitem acesso não são as mesmas que estão garantindo, por exemplo, o acesso ao espaço produtivo, sobretudo, para aqueles sujeitos dependentes do transporte público coletivo, pois, no planejamento da cidade fica evidente a intencionalidade das formas e processos que o regulam, expressando os conflitos e desigualdades deste. A análise fundamenta-se nas práticas espaciais dos cidadãos com base em dados produzidos através da aplicação de *enquetes*<sup>2</sup> nessa cidade e da evocação livre como forma de dar voz aos sujeitos expressando sua ação. Esta pesquisa encontra-se em fase de desenvolvimento, de modo que a discussão aqui proposta é ainda parcial, entretanto, com base nas questões já levantadas pode-se inferir que as lógicas de produção intensificaram as transformações no espaço e na vida social urbana e se mostram mais complexas na cidade atual, evidenciando uma relação entre a produção da cidade e os conflitos de classe. Uma realidade que além da negação ao consumo e uso dos espaços de lazer, sobretudo, os imbuídos no circuito do capital representam uma negação ao uso da própria cidade.

## INTRODUÇÃO

Vive-se um momento marcado por profundas mudanças no processo de produção das cidades em consequência da face contemporânea da urbanização que se mostra mais complexa, essas mudanças não se expressam apenas na morfologia urbana, mas, sobretudo, no conteúdo socioespacial por práticas e hábitos diferenciados tornando mais intrincada as relações sociais.

Tal fato é observado em lógicas recentes de produção e consumo dos espaços de lazer baseada na *diferenciação*<sup>3</sup>, aqui entendida como negatividade, pois, no consumo já se origina enquanto desigualdade, conduzindo a uma segmentação, tanto no plano espacial como social pela constituição de espaços específicos para grupos sociais distintos.

Essa realidade não se reduz apenas aos espaços de lazer, mas antes, é reflexo do modo de vida contemporâneo que se pauta na negação do diferente, de um jeito de viver circunscrito a barreiras físicas e simbólicas, muitas vezes com o caráter de isolamento, de negação e evitamento, pois, embora haja uma relativa aproximação entre

os diferentes grupos sociais no plano espacial, distanciam-se no ato da apropriação<sup>4</sup> e consumo.

Desse modo, propomos analisar as contradições que se verificam no processo de produção desigual dos espaços de lazer em Vitória da Conquista/BA, pois, no uso destes evidenciam-se os conflitos de interesses entre as condições de realização da vida e os que se voltam à reprodução capitalista. Exatamente por isso, é que entendemos o quão complexo se torna esse processo, sobretudo, quando o foco são as práticas, influenciadas (tanto quanto influenciam) por essa teia de relações conflituosas que influem na sociabilidade.

Assim, o texto está estruturado em duas grandes partes: a primeira preza pela análise do processo de urbanização e das mudanças engendradas nas cidades, na sua forma de produção e consumo, induzindo a práticas sociais que justificam uma tendência a uma diferenciação da produção e apropriação desses espaços. Na segunda seção, o foco é no cotidiano, no conteúdo das relações sociais, analisando a produção (desigual) dos espaços de lazer para um consumo (desigual) dos cidadãos em seus deslocamentos cotidianos.

## **PENSANDO A CIDADE CONTEMPORÂNEA**

Debater as questões que engendram mudanças na cidade contemporânea requer uma análise da relação cidade/urbanização, visto que a cidade expressa e é suporte desse processo e assim resume sua dinâmica espaço-temporal, isto é, é a expressão de cada corte de tempo da urbanização e somatório desigual de todos os tempos vividos por ela. De modo que, a cidade reflete as mudanças e transformações, mas também, é condição para tal processo.

Para Sposito (2001), a questão não é entender a relação entre cidade e urbanização em si, mas antes, apreender a natureza dessa relação na contemporaneidade pelo fato da cidade não se constituir mais como unidade espacial, como continuidade territorial, uma morfologia integrada e quando suas formas espaciais não expressarem, claramente, a cidade e seu conteúdo.

Como forma de avançar no debate sob a perspectiva da produção do espaço a mesma defende que as formas espaciais não só expressam mudanças econômicas,

sociais, políticas e culturais como também, são elementos de redefinição de tais processos, ou seja, que os fenômenos socioespaciais atuam como produto e produtores dessa realidade.

De modo que, na dimensão material, tem-se a cidade como forma espacial passível de ser mensurada, registrada por meios de imagens, transitada. Na dimensão processual, tem-se a urbanização como dinâmica por meio da qual apreendemos as mudanças do mundo industrial – de sua produção e consumo-, e que tomou novos rumos com o desenvolvimento do capitalismo.

Tais mudanças não são significativas apenas nas grandes cidades, ocorrem nos centros urbanos de diferentes padrões demográficos, de papéis diversos alertando-nos que se trata de alterações no próprio modo de produção e apropriação do espaço, configurando, entre outros, novas formas de *habitats* urbanos, não restrito à localização residencial em si, mas a todo o contexto de relações em que se insere, envolvendo ainda, a localização de atividades industriais, comerciais e de serviços.

O espaço urbano é, assim, produzido e consumido produtivamente enquanto um elemento estratégico do capital que se realiza através da repartição da mais-valia gerada no setor imobiliário, sobretudo, através da renda fundiária urbana, produzindo o espaço ao seu modo, modelando, fragmentando, interferindo em sua ocupação. Incluído nesse bojo está o Estado, formando o grupo de poder de decisão na estruturação do espaço urbano, completamente associada aos interesses econômicos a favor de uma lógica de extensão do tecido do urbano (BOTELHO, 2007).

Ao analisar a urbanização brasileira M. Santos (2013) aponta uma nova roupagem mais diversificada e complexa, sobretudo, num período marcado pelo avanço científico e tecnológico que se fazem presentes em todas as atividades humanas, indica como diferenciais dessa fase o crescimento do trabalho intelectual conduzindo a um aumento da terceirização e a ampliação do consumo.

Desejos que vão desde às necessidades básicas de serviços como saúde, educação, lazer, ao consumo de objetos, viagens, ideias, informações, ampliando escalarmente o fenômeno da urbanização e fortalecendo os centros urbanos, tanto pelo viés demográfico quanto do ponto vista econômico, ao passo que a divisão do trabalho entre as cidades se complexifica. Há um aumento de cidades com população superior a 100 mil habitantes, isto é, um número crescente de cidades médias que, segundo o

mesmo autor, representam o local do trabalho intelectual, de obtenção de informações que sustentam a atividade econômica.

O mesmo acontece no território baiano destacando como elemento comum: o amadurecimento nas relações capitalistas gerando novas relações de trabalho e de produção do espaço que influem diretamente no modo de vida da população e nas relações que estabelecem entre si (SANTOS, J, 2009).

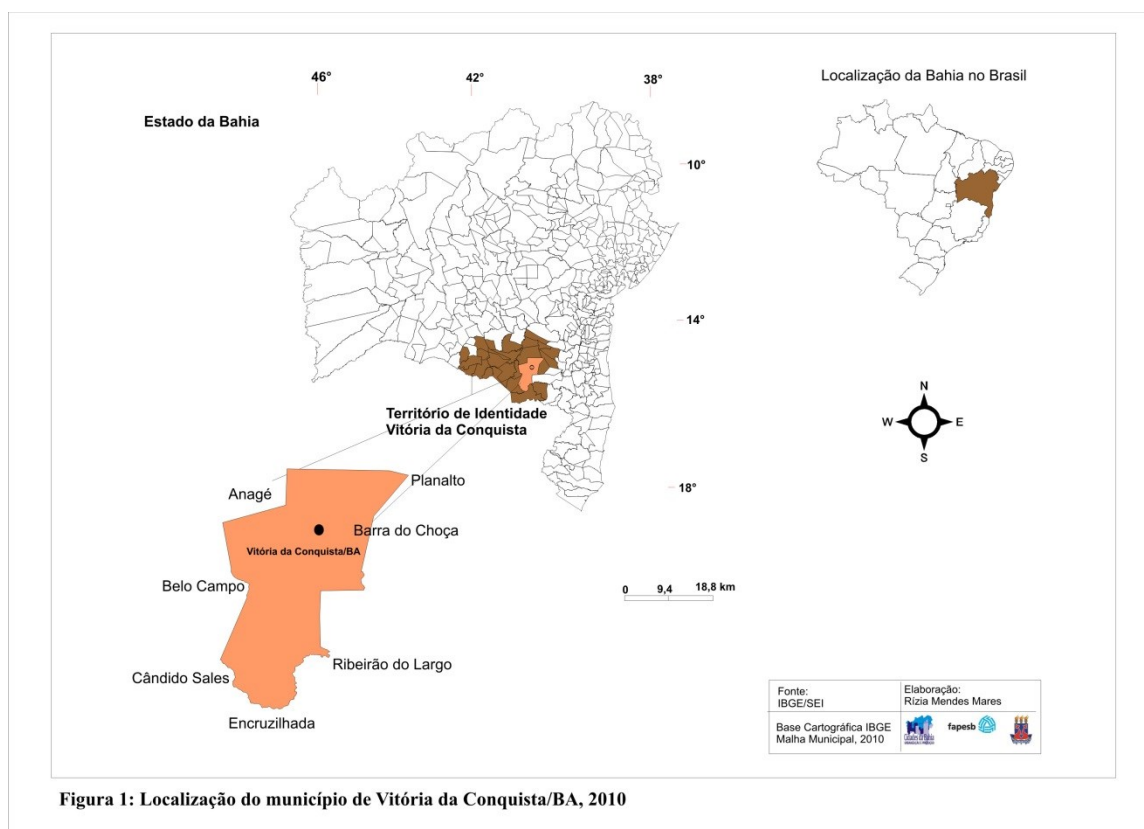
Para o autor, nota-se que, no final do século XX e início do século XXI, presenciou-se um conteúdo mais complexo na realidade baiana apoiado na atuação do Estado, em suas esferas representativas: municipal, estadual e federal, com ações políticas as quais acarretam um movimento de reordenamento do território; os ditames do capital (industrial, comercial, financeiro, agrário e imobiliário) que, por seu movimento em busca de novos meios de produção e de realização de mais-valia para garantia do sistema reprodutivo influi, diretamente, nas dinâmicas e processos econômicos que alteram a lógica, a forma e a estrutura urbanas.

Além disso, as modificações na mobilidade do trabalho, na relação tempo-espaço e, por conseguinte, na reprodução da vida cotidiana que refletem o urbano contemporâneo e são ferramentas que nos permitem discutir as proposições aqui levantadas sobre as contradições que se verificam no processo de produção dos espaços de lazer em Vitória da Conquista/Bahia, analisando a forma desigual em que é pensada a acessibilidade a tais espaços.

Entendemos que as condições que permitem acesso a tais espaços não são as mesmas que estão garantindo, por exemplo, o acesso ao espaço produtivo, sobretudo, para aqueles sujeitos dependentes do transporte público coletivo, pois, no planejamento da cidade fica evidente a intencionalidade das formas e processos que o regulam, expressando os conflitos e desigualdades deste. Nesse sentido, a discussão sobre a mobilidade e a acessibilidade urbana ganha sentido nessa cidade, visto que, cada vez mais, tem sua estrutura espacial e suas práticas sociais transformadas.

Vitoria da Conquista é o terceiro município em tamanho populacional do Estado da Bahia, atualmente com 336.987 habitantes (IBGE/2013), distribuídos numa área de 3.204 km<sup>2</sup> a uma distância de 509 km da capital, Salvador. O município integra o Território de Identidade homônimo (Figura 01) e apresenta-se como um centro de

influências no interior do estado, desempenhando importantes funções na rede inter e intraurbana.



A estruturação do espaço urbano dessa cidade iniciou a partir de 1806<sup>5</sup> com a ocupação do então Arraial da Conquista no entorno da capela de Nossa Senhora das Vitórias, sendo criadas as primeiras vias de circulação entre o sertão e o litoral, geralmente, com a abertura de fazendas e construção de casas das famílias portuguesas na direção do córrego rio Verruga (norte/sul), sendo influenciado pelas estradas que cortavam o local.

A partir de 1891, quando da sua emancipação à categoria de cidade, Vitória da Conquista, já apresentava algumas ruas e praças delineadas e uma população urbana significativa. Nas primeiras décadas do século XX os primeiros equipamentos urbanos, como hospitais, a abertura de rodovias, serviços bancários, construção de edifícios e escolas foram instalados, bem como, houve uma ampliação de serviços (educacionais, de saúde e comércio), passando a atrair um número crescente de pessoas, que antes só

passavam pela cidade, mas que começaram a buscar por esses serviços e a se fixarem na mesma.

Assim, Vitória da Conquista apresentava em meados da década de 1940 uma população rural superior à população urbana (Tabela 01). Após três décadas, essa realidade se inverteu e, em meados de 1970, a população já era constituída, majoritariamente, como urbana, segundo dados do IBGE. De modo que, pelas funções e papéis que desenvolve na região de abrangência, Vitória da Conquista firma-se como uma forte centralidade:

Foi nesse contexto que ocorreram transformações nas relações sociais, econômicas, políticas e culturais, além de mudanças infraestruturais, que, associadas a novas tecnologias, permitiram o dinamismo das redes aí estabelecidas. A cidade continuou a crescer e a modificar sua configuração territorial. Além das transformações ocorridas no campo, que influenciaram a construção do espaço urbano, aportes nos setores de educação e saúde estimularam a chegada e a permanência de profissionais especializados, ocasionando a criação de novos nós. (FERRAZ, 2009; p. 57)

**Tabela 01**  
**Vitória da Conquista/BA**  
**População urbana, rural e total - 1940/2010**

| <b>Ano</b> | <b>População Urbana</b> | <b>População Rural</b> | <b>População Total</b> |
|------------|-------------------------|------------------------|------------------------|
| 1940       | 11.884                  | 62.559                 | 74.443                 |
| 1950       | 23.553                  | 73.111                 | 96.664                 |
| 1960       | 53.429                  | 90.057                 | 143.486                |
| 1970       | 84.053                  | 41.520                 | 125.573                |
| 1980       | 127.512                 | 43.107                 | 170.619                |
| 1990       | 188.351                 | 36.740                 | 225.091                |
| 2000       | 225.545                 | 36.949                 | 262.494                |
| 2010       | 274.805                 | 31.569                 | 306.374                |

Fonte: IBGE, Censo Demográfico, 1940-2010.

Nas décadas de 1980 e 1990, dentre outros fatores, o aperfeiçoamento da técnica, o uso da internet, a municipalização da saúde e diversificação do sistema educacional, houve um crescimento na oferta de serviços. A cidade de Vitória da Conquista firmou-se como uma cidade média de forte centralidade, perfil enquadrado

pelo IBGE, em 1993, quando passou a integrar a rede urbana de Salvador como Capital Regional B. (FERRAZ, 2001).

Entretanto, é preciso salientar que esse crescimento apontado pela autora deve ser analisado com cautela, pois essas mudanças não foram especializadas e apropriadas de forma homogênea, dada às contradições intrínsecas ao processo. Ainda, os elementos apresentados não devem ser por si só, explicativos de tais mudanças no perfil dessa cidade, pois, corre-se o risco de reduzir a complexidade do processo a uma visão tecnicista desconsiderando outros fatores importantes na maneira de produzir tais cidades, como a própria atuação capitalista.

Corrêa (2007), ao tratar dos fatores demográficos, relaciona-os à dimensão do espaço intraurbano, ou seja, da distância entre o centro e a periferia, pois, quanto maior for o tamanho demográfico maior será a dimensão espacial intraurbana e que condicionará a uma diferenciação social de áreas e entre as formas de apropriação do espaço.

Produz-se a diferenciação social e espacial, promovendo a fragmentação do espaço. O fator demográfico deve ser relativizado, pois cada cidade apresenta uma realidade distinta, motivada por diferenças no processo de urbanização. De modo que para analisar as dinâmicas das cidades médias é preciso considerar tanto o tamanho demográfico, a escala e o tempo, como também suas funções intraurbana que podem servir como base de análise para a classificação das cidades, o que difere é a escala e o maior ou menor desenvolvimento de suas funções urbanas (CORRÊA, 2007).

Segundo J. Santos (2010) ao longo do processo histórico de produção dos municípios baianos, elementos como fator demográfico crescente, atraído pela mobilidade do capital o qual perpassa a escala regional e, os interesses políticos e de elites locais confluíram na estruturação dessas cidades e, leva-nos a entender que dada à intensificação e maior complexidade dessas ações, a mesma passa por uma ruptura em seu processo de produção, isto é, por uma reestruturação.

Para Sposito (2007b) um dos fatores que contribuem para o argumento de que se presencia uma reestruturação na cidade é a redefinição da relação centro x periferia, pois, sua circulação, antes focada num centro principal, compondo uma estrutura monocêntrica, local dos pontos comerciais e de serviços, passa a conter uma multiplicação dessas áreas de concentração, bem como uma diversificação das mesmas



e de uma segmentação nos mercados consumidores segundo os diferentes padrões de consumo e condições de mobilidade (uso do automóvel).

Importante constatação é de que as lógicas no processo de estruturação da cidade tem motivado o crescimento das desigualdades socioespaciais sendo que, em alguns casos, há um direcionamento para a fragmentação do tecido socioespacial, evidentemente, não nas mesmas proporções de uma grande cidade, mas que denotam grande complexidade na estrutura social, nos papéis e funções da cidade média (SPOSITO, 2007a).

Aparamo-nos em apontamentos feitos por J. Santos (2010) de que é preciso ampliar nossa compreensão, também, acerca da nova face da urbanização contemporânea, engendradas pelas relações sociais que tomam o consumo como um *ópio* estruturante das relações socioeconômicas, políticas, culturais expressas na cidade. Assim, o consumo do espaço urbano se amplificou no ciclo produtivo, bem como, houve certa aceleração no tempo de consumir e efemeridade nos objetos (concretos/abstratos) a serem consumidos, de modo que há uma maior fugacidade em modas, costumes, hábitos, a própria vida social foi modificada. Para o autor, a reprodução da sociedade de consumo é marcada por uma articulação em rede que perpassa todos os âmbitos sociais e entre escalas da cidade, como submissão de todos os espaços a nova lógica imposta.

## **PENSANDO AS PRÁTICAS ESPACIAIS**

Diante das proposições levantadas até aqui, a análise da relação entre a cidade (forma material) e a urbanização (processo) é propiciada pela compreensão dos usos do espaço definidas pelas diferentes práticas, isto é, decifrando o espaço social pelas práticas espaciais, pois, assim como pontuou Lefebvre (2000), estas práticas são a projeção no espaço de todos os momentos, elementos da ação social expressa através do seu uso.

É o que pretendemos para esse debate tendo a análise das práticas espaciais do lazer como ponto de partida para compreender a produção desses espaços em Vitória da Conquista, ou seja, da relação entre as formas produzidas: vias, parcelamento do solo,

edificações, infraestrutura, etc. e o espaço construído, no intuito de compreender os processos que definem essa materialidade e as práticas.

Assim, nossa análise para o presente terá como base as informações apreendidas através de *enquetes*<sup>6</sup> aplicadas no perímetro urbano dessa cidade, focando no deslocamento dos cidadãos aos espaços de lazer indicados em suas respostas com destaque para sua avaliação sobre o sistema de circulação e do [acesso] lazer através da evocação livre.

Isso se faz importante por acreditarmos que o processo de circulação é uma ferramenta de compreensão da produção do espaço, sobretudo, quando indica uma diferenciação socioespacial. De modo que, a abordagem sobre a mobilidade e acessibilidade urbana, também, nos propicia entender as transformações ocorridas no espaço dessa cidade e no conteúdo social.

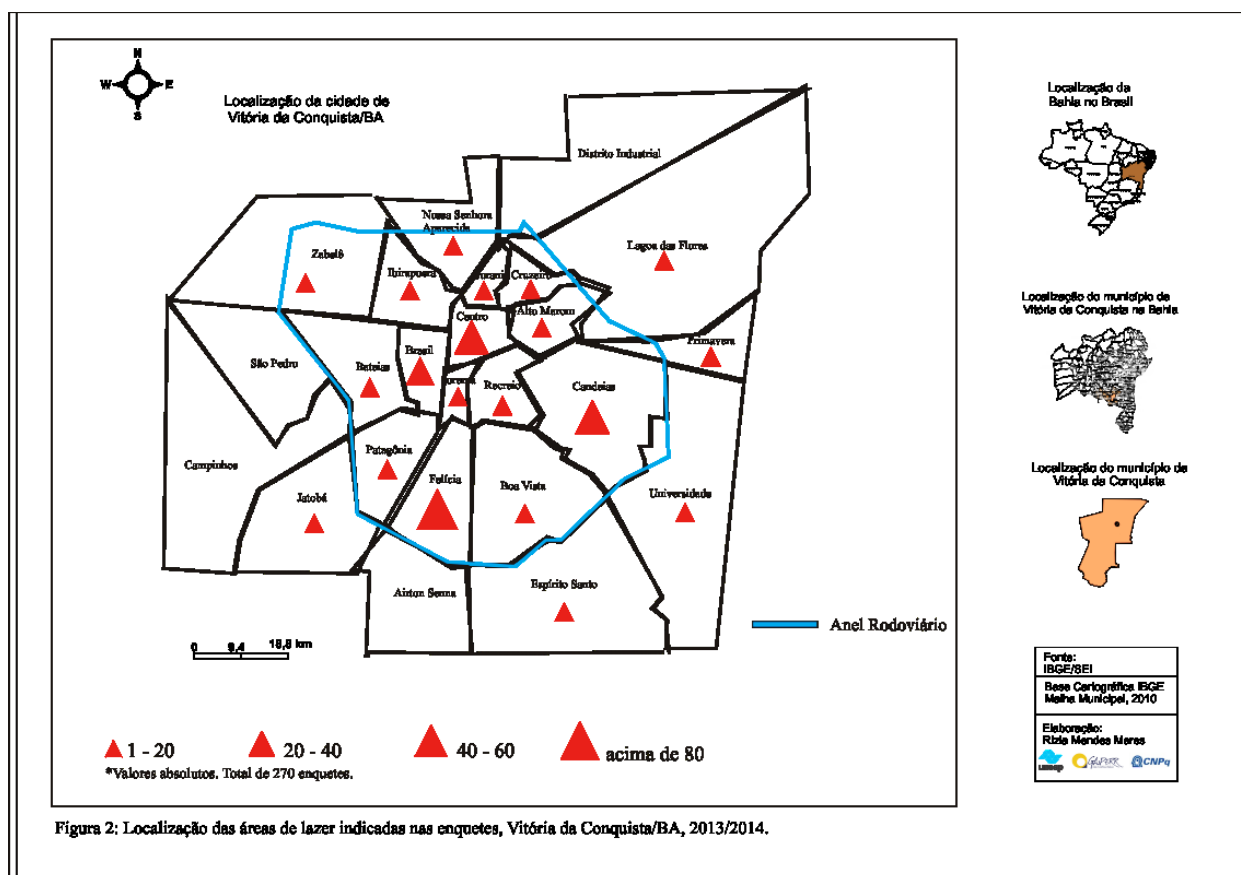
Segundo apontamentos de Villaça (2001) sobre os deslocamentos espaciais, o transporte é uma “força dominante na estruturação espacial urbana” (p.180) que atua no conjunto de relações sociais definidoras das necessidades e condições de deslocamento. Aponta, na realidade do Rio de Janeiro, como determinantes de tais necessidades e condições, as relações sociais de produção, os estilos de vida e as questões culturais, definindo um plano espacial e promovendo uma interação entre si, algo que também observamos em Vitória da Conquista. Ainda, destaca a relação dialética entre os espaços produzidos e as necessidades e condições de deslocamento que os associam e lhes definem.

O grande desafio que a mobilidade abarca é a questão da inclusão social, isto é, a cidade deve ser vivida e com boas condições de mobilidade de modo que os cidadãos tenham acesso amplo ao espaço urbano. Observa-se que a problemática urbana atinge mais de perto a população pobre e menos assistida que tem sua mobilidade e acessibilidade reduzidas, pois, além do conflito econômico, político, e social, a cidade apresenta, também, um conflito no espaço de circulação, dada a necessidade de movimento dos cidadãos e por organizar-se territorialmente e vincular-se funcionalmente com essas atividades que se desenvolvem no espaço urbano (DUARTE, 2011).

De modo que, as condições e necessidades de deslocamento, bem como, as novas tecnologias de transporte variam de acordo com os grupos sociais, pela sua renda,

pela localização da moradia e dos espaços de trabalho e consumo, observamos que quem mora longe desses locais, sobretudo, se for um grupo social de baixo poder aquisitivo, tem inúmeros impedimentos e condições desfavoráveis de se locomover. Para quem tem meios próprios de se deslocar, mesmo que more distante dos locais de interesse, dispõe de uma estrutura espacial que atende a sua demanda, visto que, há um empenho do poder público em atender aos usuários de automóveis, privilegiando deslocamento individual com construção de vias expressas, mudanças no trânsito que desconsideram a necessidade do pedestre e ciclista, por exemplo.

Verificamos que há um maior direcionamento dos inquiridos para áreas institucionalizadas de lazer como o *Shopping Center*, no bairro Felícia e, para a Avenida Olívia Flores, no bairro Candeias (Figura 2). Também, que a área central, com eventos públicos e o Centro Tradicional permanecem como locais de lazer apesar de haver afirmações de que o frequentam quando não podem frequentar outros espaços, seja pela possibilidade de estar com crianças, ambientação (músicas, perfil do público) e pela questão financeira.



É nesse sentido que Vasconcellos (2000) chama atenção, também, para a acessibilidade para o qual se tornou um bem escasso na cidade contemporânea onde as profundas desigualdades na distribuição da acessibilidade se reduzem, pelo senso comum, a uma visão simplista das “necessidades” de consumo ou por uma diferenciação entre os que “escolhem” o transporte público ou privado. Afirma que essa desigualdade mostra-se também, através de elementos que a compõe como o tempo de espera, de acesso, transferência e conforto.

Ainda, que as diferenças sociais e econômicas são mais evidentes quando se constata o quão dependente as pessoas são da indústria do transporte e que por isso têm seu espaço de apropriação reduzido por esse sistema não atender à sua demanda. Por outro lado, as pessoas que possuem meios de transporte próprio têm maior capacidade de consumir [apropriar-se] do espaço, ou seja, o ‘monopólio’ do transporte motorizado pelos grupos dominantes reproduz as desigualdades socioeconômicas e cria uma iniquidade no uso do espaço. (VASCONCELLOS, 2001).

Assim, esse uso se diferencia drasticamente entre os grupos sociais. É o que observamos nessa cidade, pois, atualmente, os espaços de lazer são produzidos segundo lógicas de consumo que se voltam às necessidades dos grupos sociais de maior poder aquisitivo, recebendo todo tipo de infraestrutura, serviços e equipamentos que em si já os tornam diferenciados, além disso, têm certo nível de sofisticação em detrimento de espaços e/ou atividades voltadas às camadas populares que, via de regra, dispõem momentaneamente, do lazer físico circunscrito ao próprio bairro e que, por vezes, sofre com o estigma da violência influenciando negativamente na qualidade dessa ação, isto é, com base em representações definidas acerca de identidades, perfil dos grupos sociais consumidores, de ideias construídas de quem pode frequentar ou não determinado espaço.

Esses bairros enclausurados pelos estigmas sociais passam a ser o único local para realização do lazer, visto que, nas próprias palavras de seus moradores “quem está fora não entra e quem está dentro não sai”, pois, além da condição financeira que não lhes permitem ultrapassar tais bloqueios há o imaginário de que não podem se apropriar de tais espaços, o que nos leva a refletir sobre a acessibilidade simbólica (SERPA, 2011) definida pela articulação entre a diferença e a desigualdade no processo de apropriação do espaço.

Percebemos que, de forma geral, os grupos populares tem a mobilidade reduzida e/ou dispõem das piores condições de deslocamento fazendo com que suas práticas cotidianas de uso da cidade sejam dificultadas, sobretudo, aqueles que dependem do sistema de transporte público coletivo, pois, o itinerário que lhe serve para o ambiente de trabalho, não é mesmo que lhe permite acesso ao lazer. De modo que, corroboramos com Vicente (2011) ao afirmar que trata-se de uma mobilidade restrita e uma acessibilidade dirigida e que no capitalismo a desigualdade se aflora,

Por isso, no capitalismo, a acessibilidade – ligada como condicionadora das interações espaciais – emerge como uma formulação de efeito duplo: contraditoriamente, aproxima e afasta espaços e grupos sociais, na medida em que dispõe, de um lado, populações em bairros que só são atendidos por sistemas de transportes que visem transportá-los como trabalhadores até seus postos de produção. O acesso é condicionado a uma dimensão da vida do indivíduo – força de trabalho – e não ao cidadão integral – com direito de acesso a cultura, lazer, consumo etc. (VICENTE, 2011, p. 93)

Elementos que também condicionam essa realidade é questão do tempo e custo dos deslocamentos, principalmente, quando se trata de lazer, pois, como afirmamos, não há atenção maior em produzir espaços que atenda a demanda do usuário do transporte público, de quem não tem meios próprios de se locomover garantindo-lhe acessibilidade em termos de horários, conforto, tempo e outras opções de transporte. Além de terem despesas com o consumo **no** lugar, deverão arcar com as despesas **do** lugar, o que já condiciona a não-apropriação desses espaços direcionando suas práticas de lazer para locais não institucionalizados ou antes que inexista tal prática, como relataram muitos inquiridos.

Assim, as mudanças na forma da cidade influem nas práticas cotidianas ao mudarem, também, o preço da acessibilidade e o custo da proximidade, do quanto é possível arcar financeiramente pelo consumo do/no espaço, de modo que faz sentido as palavras de Harvey (1980, p 171) ao pontuar que “os ricos podem comandar o espaço, enquanto os pobres são prisioneiros dele”.

Espaços de lazer tidos como “elitizados” nesta cidade figuram como um desejo de consumo distante a grande parte dos cidadãos por não apresentarem uma acessibilidade econômica, infraestrutural e até mesmo simbólica, pois, constituiu-se um estereótipo dos perfis consumidores desses espaços que exclui a maioria dos sujeitos da sociabilidade nestes. São espaços de lazer institucionalizados, mas só usufruídos por quem pode pagar por eles, assim como coloca Alves (1999, p.12): “Desloca-se o direito

ao uso para o direito de 'poder usar' por estar pagando a uma instituição privada ou por possuir privadamente um bem.”

Do outro lado, os locais de lazer não institucionalizados, ou seja, fora do circuito do capital, passam por uma desvalorização o que influi no seu uso e, por conseguinte, na qualidade do lazer ali proposto. Observamos que, com raras exceções (como a praça central Tancredo Neves), esses espaços têm sua estrutura física deteriorada, não passam por manutenção e são negados socialmente, sobretudo, quando se coloca a questão da segurança.

Passamos da condição de sujeitos da produção do espaço para meros usuários/consumidores dum produto ou serviço. Assim, nas palavras de Alves (1999)

A valorização do local passa a ser dada em função do poder de gastar, e mesmo que isso (a compra de um produto) não ocorra o desejo de poder fazê-lo existe. Ao invés de como cidadãos lutarmos pelo direito ao lazer, assumimos a condição de consumidores e legitimamos a aceitação do acesso ao lazer pelo pagamento individual. (ALVES, 1999, p. 12)

Desse modo, vemos que, pela importância do lazer na dinâmica de produção atual da cidade e que cotidianamente, expressa-se sob formas diferenciadas dada às atuais lógicas que vem se fortalecendo nessa realidade, nos apontam para a conformação de processos espaciais que evidenciam uma mudança no conteúdo da relações sociais.

Portanto, a análise do cotidiano pelo consumo desigual do lazer evidencia as imposições dos ditames capitalistas que produz formas díspares de apropriação do mesmo espaço, do mesmo bem urbano aprofundando as desigualdades e a cisão nas relações urbanas.

## **CONTINUANDO A REFLEXÃO**

Mesmo diante dessa estrutura desigual em que se constitui a sociedade o debate e análise sobre tais questões devem direcionar esforços para questionar e forçar o sistema de relações de propriedade e a gestão institucional do espaço, pois, o faz produzindo e perpetuando uma dominação tanto no plano social, político, econômico, cultural, massificando ideias e ações que corroboram para tal prática que oprime, exclui causa uma verdadeira cisão no relacionamento com o diferente impedindo o encontro, o uso dos espaços da cidade por uma desigualdade na produção destes.

Numa abordagem sobre a figura da cidade, Harvey (2013) atribui a esta, inúmeras funções e significados tanto positivos como negativos, entre outros, o de ser o lugar do estranho anônimo, de alteridade, da liberdade, onde se situam os ideais das organizações sociais utópicas na escala da vida cotidiana pela condição de explorar, criar, definir novos modos de vida. Trata duma produção coletiva da cidade que se faz concomitante à produção coletiva de cada indivíduo, indicando certa insubordinação e possibilidade de intervenção nos processos de “refeitura de nós mesmos”, refazendo a cidade para vivê-la da forma mais compatível com o que se deseja.

Ressalva, entretanto, que não podemos ignorar e transpor a dialética eximindo-nos dos padrões sociais normativos, institucionais, das formas já produzidas (também por nós) e aceitar um relativo determinismo por elas. Porém, pela possibilidade de projetar nossos desejos e imaginários do que é (pode vir a ser) a cidade, direciona a produção desta, enfrentando o utopismo e assumindo a posição de arquitetos, pois, “se aceitamos que a sociedade é construída e imaginada, podemos também crer que ela pode ser reconstruída e reimaginada” (HARVEY, 2013, p. 211 *apud* UNGER, 1987).

## REFERÊNCIAS:

ALVES, Glória da Anunciação. **O uso do centro da cidade de São Paulo e sua possibilidade de apropriação**. 1999, 268p. Tese (Doutorado) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

BOTELHO, Adriano. **O urbano em fragmentos**. A produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário. São Paulo: Annablume, 2007, p. 21-66.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Diferenciação Socioespacial. **Cidades**. Volume 4. número 6. 2007. p. 45-60.

DUARTE, Fabio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana**. 1ed. Curitiba: Juruá, 2011 (2ª reimpressão) 108p.

FERRAZ, A. E. de Q. **O urbano em construção Vitória da Conquista: um retrato de duas décadas**. Vitória da Conquista: UESB, 2001.

GERARDI, Lúcia Helena de Oliveira; SILVA, Barbara-Christine Nentwiq. **Quantificação em Geografia**. São Paulo: DIFEL, 1981.

HARVEY, D. *A justiça social e a cidade*. Trad. Armando Corrêa da Silva. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, David, **Espaços de esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2013.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Sidra**: Banco de dados agregados.

Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br>>, acesso em agosto de 2012.

LEFEBVRE, H. **La production de l'espace**. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Editora Ática, 1991.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Um Estudo sobre o processo de aglomeração urbana**: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó . Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 171 f, Presidente Prudente : [s.n.], 2008

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France Fragmentación espacial y social: conceptos e realidades.

**Perfiles Latinoamericanos**. n.19, FLCS, DF, México, p. 33 – 56, dezembro de 2001

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-35.

SANTOS, J. Urbanização e produção de cidades na Bahia: reflexões sobre os processos de estruturação e reestruturação urbana. In: **Bahia Análise & Dados**, v. 19, p. 499-509, 2009

SANTOS, Janio. A ação do estado e o papel das cidades médias baianas nos planos da urbanização capitalista. In: DIAS, P. C; SANTOS, J. (Orgs.) **Cidades médias e pequenas**: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos. Salvador: SEI, 2012.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013. 5. ed.. 3. reimpr. 176 p.

SERPA, Ângelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2011.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: DAMIANI, Amélia Luisa; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odete Carvalho de Lima. (orgs.) **O espaço no fim de século**: a nova raridade. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2001, p.83-100.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007a, p. 233-253.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. **Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**.

Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007a, vol. XI, núm. 245 (11).

<<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24511.htm>> [ISSN: 1138-9788]

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. 3ed. São Paulo: Annablume, 2000. 284p.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análises das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001. 218p.

VICENTE, Rafael da Ponta. **Mobilidade**: a ordem espacial dos deslocamentos urbanos numa sociedade desigual. 2011, 186f. Dissertação (Mestrado) Departamento de Geografia. Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2011.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincon Institute, 2001.



---

<sup>1</sup> Este texto é um fragmento do debate que vem sendo desenvolvido em nossa pesquisa de mestrado intitulada “A produção do espaço urbano em Vitória da Conquista/BA: lógicas e práticas espaciais do lazer” sob orientação: Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker e financiada pelo CNPq.

<sup>2</sup> 270 enquetes aplicadas entre Dez/2013 a Jan/2014.

<sup>3</sup> Sobre o conceito de diferenciação espacial, observar: CARLOS (2007). A autora coloca que o termo diferenciação socioespacial impõe uma qualidade ao conteúdo espacial e que a análise dos processos espaciais deve considerar a sua dimensão social, por isso o termo socioespacial. É entender a dimensão da produção espacial, como dimensão da produção social. Compreender o espaço como processo e movimento, produção/reprodução social, como condição/meio e produto da reprodução social.

<sup>4</sup> Apropriação nos termos pontuados por Lefebvre (1991; 2000) que refere-se ao uso, e precisa acontecer coletivamente como condição de possibilidade à apropriação individual.

<sup>5</sup> Segundo Ferraz (2001) o processo de ocupação da cidade de Vitória da Conquista iniciou-se a partir de 1780, com a chegada de famílias portuguesas formando um aglomerado urbano, objetivavam criar uma via de acesso entre o sertão e o litoral e ocupar o interior do território, além de buscar por minerais e terras para a criação de gado, intensificando em meados de 1806.

<sup>6</sup> Foi relevante nessa definição a referência bibliográfica de Girardi e Silva(1981) Quantificação em Geografia e Miyazaki (2007). Utilizamos a seguinte regra para estratificar a população total:

$$n: \frac{336,987.0,5.0,5}{336,987. D+0,5. 0,5} = n: \frac{84246,75}{311,58026897371} = n=270$$